notiziario della sat dlf udine

Numero 39 Anno 10 (4) Dicembre 2005

La Ferrovia Pedemontana occidentale

Sul numero 36 de **il tender** abbiamo parlato della ferrovia del Tagliamento (detta anche Pedemontana orientale). Completiamo la storia di questa strada ferrata con il testo che il dott. Cesare Bortotto ha dedicato sul libro "Ferrovie in Friuli" alla sua linea complementare, cioè la ferrovia Pedemontana occidentale. Ricordiamo che la sua storia dopo il 1967 è stata già raccontata nel precedente articolo perché si fonde con quella della Pinzano-Gemona (tratta rimasta in servizio dopo la chiusura della Casarsa-Pinzano). Questa "nuova" linea ha assunto la denominazione di Pedemontana del Friuli.

La ferrovia "pedemontana" del Friuli, quella che, con un tracciato di circa 75 chilometri, inizia a Gemona del Friuli e termina a Sacile, fiancheggiando e superando il Tagliamento prima della stretta di Pinzano, tagliando l'imbocco delle vallate occidentali verso Meduno, Maniago e Montereale, è costituita da due tronchi ferroviari che hanno avuto momenti e vicende costruttive del tutto diverse.
Per alcuni decenni, infatti, venne chiamata (nel linguaggio ferroviario e anche popolare) "pedemontana" la ferrovia del Friuli occidentale, cioè il tratto di più recente costruzione compreso fra Sacile e Pinzano.
Solamente in tempi più vicini, nel 1967, dopo il provvedimento che ha soppresso il tronco da Casarsa a Pinzano della originaria ferrovia Casarsa-Gemona, il ramo orientale compreso fra Pinzano e Gemona venne saldato a quello occidentale così che, da quel momento, l'intero arco ferroviario compreso fra Gemona e Sacile assumeva, per antonomasia, la definizione della "pedemontana"; essa poi corrisponde con il piede geologico e geografico delle prealpi friulane.
Questo richiamo cronologico consente di ricordare due vicende vissute in momenti storici e sociali, ma anche ferroviari, lontani fra loro oltre quarant'anni, tanti sono trascorsi fra la realizzazione della ferrovia del "Tagliamento", cosi chiamata la linea da Casarsa a Gemona, e la "pedemontana" occidentale.
Un periodo storico riempito, a metà, dalla prima guerra mondiale che ha influito fortemente sia nel completamento della prima, come della seconda opera ferroviaria.
In Friuli, l'ultima opera ferroviaria realizzata prima della guerra 1940-45 è la linea "pedemontana" quella che corre lungo l'arco collinare da Sacile a Pinzano, collegando le vallate del Cellina, del Colvera, del Meduno, del

Comitato provvisorio prò Pedemontana

SACILE - MANIAGO - PINZANO, a scartamento normale.

ILL.MO SIGNOR SINDACO,

Il Referendum popolare prò Pedemontana a *scartamento normale*, non ha altro scopo che quello di mostrare al Governo del Re, quali siano veramente i bisogni ferroviari dei nostri paesi, *pei quali mal corrisponderebbe lo scartamento ridotto*.
L'adesione perciò dei Comuni interessati, che già tocca il bel numero di diciannove su venticinque, *non assume alcun carattere impegnativo*, essendo la sottoscrizione plebiscitaria, *e quindi aperta a tutti i cittadini, elettori o no, dai 21 anni in su*.
Si raccomanda perciò *di raccogliere il maggior numero di firme possibile*, essendovi tempo fino al 15 febbraio per la consegna delle schede, che devono esser, per piego raccomandato, spedite al sottoscritto.
Le schede portano due colonne per le firme: se oltre la firma vi sono titoli, questi vanno messi nella *riga seguente e non nella colonna di fianco*.
Qualora vi fossero schede da rifarsi, perchè non presentabili per errori o macchie, e ne occorressero altre, il Comune può farne richiesta alle Arti Grafiche, già Gatti Pordenone.
Sarà bene che ogni scheda porti il timbro del Comune ed un numero progressivo, in lapis cancellabile, per guida ai legatori.
Data la grande importanza strategica della linea, il Comitato confida che il Governo del Re, che *per spende circa sessanta milioni per ogni moderna corazzata*, che non dura più di 10 anni, e che non serve praticamente che in guerra, ne vorrà spendere quindici per questa ferrovia *(che durerà fin che uomo vuole, col suo massimo utile sia in pace che in guerra)* assumendone costruzione ed esercizio, senza gravare così di spesa, le già esauste finanze dei nostri Comuni.
Colla massima stima.

Maniago, li 27 Gennaio [illegible]

PER IL COMITATO PROVVISORIO
Dott. GINO ZANARDINI

A destra: lettera ai sindaci per promuovere la raccolta di firme pro Pedemontana

A sinistra lettera di adesione di due deputati alle iniziative pro Pedemontana. Da notare che si parla di Sacile-Maniago-Pinzano-San Daniele. L'ultimo tratto però doveva essere il prolungamento della tranvia Udine-San Daniele, del quale furono eseguiti solo alcuni lavori, mai portati a termine

ILL.MO SIGNOR PRESIDENTE DEL COMITATO PROVVISORIO

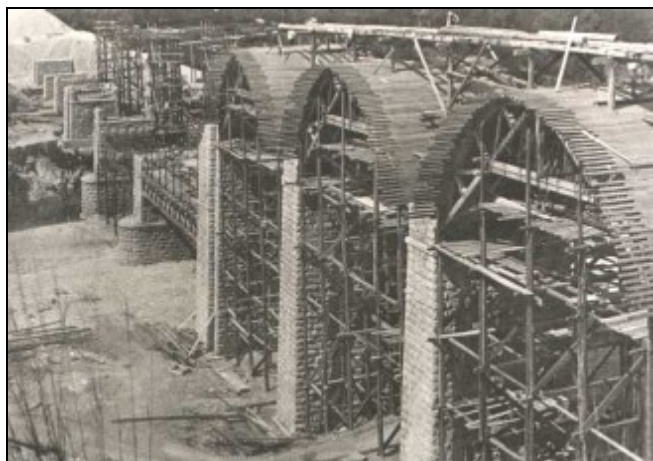
PRÒ PEDEMONTANA

Sacile - Maniago - Pinzano - San Daniele

Mentre diamo intera l'opera nostra alla grave questione della difesa del Confine orientale, propugnando la costruzione della linea ferroviaria, alla quale Ella, Egregio Dott. Zanardini, dedica ogni più forte ed intelligente attività, con tenacia meritevole del più alto consenso, ci conforta il vedere come tutte le popolazioni dei Collegi da noi rappresentati, abbiano largamente corrisposto al Referendum « Prò Pedemontana. »
E poichè il Referendum tende a far conoscere a S. M. il Re, il pensiero delle nostre popolazioni, sembra a noi opportuno, che i volumi contenenti le firme di quanti hanno aderito, siano presentati a S. M. il Re, da una Commissione composta dai Sindaci *(o almeno da una parte dei Sindaci)* e dai Consiglieri Provinciali della zona, che alla linea maggiormente si interessa.
Crediamo inutile aggiungere, che se la Commissione così composta, riterrà opportuno il nostro intervento, noi ci terremo onorati di aggregarci ad essa, mentre fin d'ora ci mettiamo a completa disposizione, per tutte le pratiche necessarie ad ottenere l'udienza da S. Maestà.
È bene che, mentre i Rappresentanti politici agitano la questione nei due Rami del Parlamento, la voce del popolo, animata da vigile sentimento di Amor Patrio, giunga direttamente al nostro Re, quasi a fornire novella prova del mirabile accordo, col quale popolo e Sovrano, danno costantemente pensiero ed opera, alla sicurezza ed alla grandezza della Patria.

Emidio Chiaradia	Odorico Odorico
DEPUTATO	DEPUTATO
per Aviano - Pordenone - Sacile	per Maniago - Spilimbergo

Cosa e dell'Arzino alla maggiore viabilità ferroviaria regionale.
Fra i più accesi sostenitori di questa ferrovia del pedemonte occidentale si ricorda il medico di Vivaro, Gino Zanardini, il quale, per oltre un decennio, con documenti e carteggi aveva interessato i parlamentari del Friuli fino all'ultima lettera, del 1914, rivolta al presidente del Consiglio Antonio Salandra.
Nel frattempo venne elaborato uno studio di massima per il tracciato della linea e, verso il 1910, il progetto esecutivo.
L'inizio dei lavori, riferisce la cronaca, risale all'autunno del 1914 quando "*si impose la necessità di dare lavoro alle torme di emigranti che tornavano a frotte dall'Austria e dalla Germania nell'imminenza del primo conflitto mondiale*".
Per questa situazione di emergenza, tuttavia, i primi cantieri avviati fra Sacile e Budoja vennero sospesi pochi mesi dopo, nella primavera del 1915, quando gli interessi militari si erano concentrati sulle linee principali dirette verso il prossimo fronte di guerra.
Della "pedemontana" si riprese a parlare intorno al 1920 dopo alcuni finanziamenti disposti dai LL.PP.; ancora una volta due elementi risultarono determinanti per la ripresa dei lavori: realizzare una linea di interesse militare (secondo i nuovi disegni dello Stato Maggiore) alle spalle del nuovo confine nord-orientale e alleviare, con un'opera pubblica, la forte emigrazione e lo spopolamento delle vallate prealpine.
Fra il 1921 e il 1926 vennero realizzate le opere più importanti: i ponti viadotti sul Cellina, sul Colvera, sul Meduna, sul Cosa e sui valloni del Lercia, tutte strutture in pietra di notevoli dimensioni e anche di spiccata linea architettonica.

Si costruiscono i ponti della Pedemontana nel maniaghese
In alto a sinistra: Le fondazioni del ponte sul torrente Colvera
In alto a destra: Il ponte sul torrente Colvera in fase di ultimazione
In basso a sinistra: Si costruiscono le arcate del ponte sul torrente Cellina
In basso a destra: Il ponte sul torrente Cellina è pronto

La tipica architettura dei fabbricati delle stazioni della Pedemontana. Fanna-Cavasso negli anni '50

Fra il '28 e il '30, con altri finanziamenti, vennero completati i fabbricati delle stazioni e della linea (con strutture uniformi, ancor oggi di buona funzionalità), l'armamento e gli impianti di sicurezza e di segnalamento.
Nella realizzazione della ferrovia avevano lavorato alcune centinaia di operai del pedemonte e delle vallate, ma anche gruppi venuti dal basso Veneto dove la miseria fra i braccianti agricoli, non usi all'emigrazione, in quel periodo si era fatta più acuta.
Numerose cave di ghiaia erano state aperte sui fiumi Cellina e Meduna per ricavare il materiale della massicciata ferroviaria, mentre il pietrame di puddinga per la costruzione dei viadotti era stato estratto dalle cave della Val Cellina e della zona osovana.
Lunghi traini di cavalli avevano risalito i corsi dei fiumi per avvicinare i materiali ai cantieri di lavoro, fatiche umane ormai sconosciute, uscite dalla memoria del nostro tempo.
L'apertura della linea costituì una pagina di storia locale di forte contrasto: da una parte l'ufficialità del «regime» fascista, dall'altra la semplicità e l'entusiasmo, ma anche la povertà delle popolazioni friulane del pedemonte.
Con l'ordine di servizio n. 153 le F.S. annunciavano che *"dal 28 ottobre 1930 verrà aperta al pubblico servizio ed esercitata dalle Ferrovie dello Stato la linea Sacile-Pinzano, della lunghezza complessiva di km. 52+ 755".*
Il cronista della «Patria del Friuli», pochi giorni prima, informava che questa ferrovia era *"la risultante di nobilissimi sforzi, di tenaci battaglie, condotte con tutti i mezzi... che oggi le popolazioni salutano festosamente e con le migliori speranze".*
Tutte le autorità civili e militari della provincia di Udine erano state convocate a Sacile per salutare la corsa inaugurale; il sottosegretario Leoni rappresentava il governo.
La cronaca della giornata riferisce che *"la folla che si assiepa nei dintorni della stazione di Sacile ammira il primo convoglio che partirà attraverso i paesi pedemontani a recare*

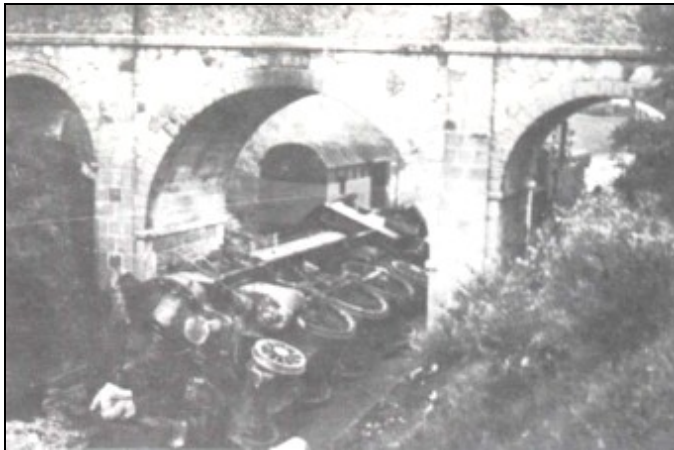
Il 28 ottobre 1930 si inaugura la Sacile-Pinzano. Il treno allestito per l'occasione è trainato da una doppia di locomotive Gr 600: in testa la 087. Nelle immagini è ripreso a Montereale Valcellina (in alto a sinistra), a Maniago (in alto a destra), a Meduno (in basso a sinistra) e a Travesio (in basso a destra)

Uno dei primi treni della Pedemontana trainato da una locomotiva del Gr 870 è ritratto in sosta ad Aviano

un nuovo soffio di civiltà e di benessere morale e materiale".

Dopo la parte ufficiale, risultarono sicuramente sincere le espressioni popolari al passaggio del treno inaugurale: *"le popolazioni attendevano in massa compatta a tutte le stazioncine e gridavano la loro gioia col trasporto di una esultanza incontenibile"*; il cronista racconta ancora che *"...ci commossero quelle vecchie che vedemmo in gruppo a Castelnuovo benedire il convoglio che passava rombando... e quel contadino che, presso Monreale Cellina, gettò in aria il cesto con le pannocchie raccolte, allargando le braccia gridando".*

184					Pinzano–Sacile				(15 maggio 1939)				
		A887 accel leggero 2 e 3	A889 accel leggero 2 e 3	A891 accel leggero 2 e 3		Alt. s.m.	Dist. km	per Gemona del Friuli e Casarsa 182	A888 accel leggero 2 e 3	A890 accel leggero 2 e 3	A892 accel leggero 2 e 3		
...	...	617	1010	1813	part	162	-	Pinzano (Km. 1) .... arr	925	1445	2102	...	...
...	...	622	1015	1818		190	3	Castelnuovo del Friuli (Km. 5) ...	920	1440	2057	...	...
...	...	629	1022	1825		215	7	Travesio (Km. 1)	914	1434	2051	...	...
...	...	638	1031	1834		265	13	Meduno (Km. 3)	906	1425	2042	...	...
...	...	644	1037	1840		262	16	Fanna (K. 1)-Cavasso (Km. 8)	859	1419	2036	...	...
...	...	652	1045	1848		277	21	Maniago (Km. 1)	851	1411	2028	...	...
...	...	659	1052	1855		297	26	Montereale Valcellina (Km. 1).....	845	1405	[illegible]	...	...
...	...	711	1104	1907		147	37	Aviano	830	1350	2007	...	...
...	...	719	1112	1915		81	43	Budoia (Km. 2)-Polcenigo (Km. 2) .	823	1343	2000	...	...
...	...	730	1123	1926	arr	26	53	Sacile p. Venezia e . 71...... part	810	1330	1947	...	...

L'orario del 1939

La locomotiva 685.429 fatta deragliare da un sabotaggio dei partigiani a Pinzano nel 1944

Così in quell'autunno del 1930 si era concretata anche l'attesa del medico di Vivaro (ormai scomparso); il treno correva sul tracciato vario del pedemonte occidentale, ai margini dei centri di Aviano, Montereale, Maniago, Fanna, Meduno, Travesio e Castelnuovo fino alla stretta di Pinzano.

Per gli emigrati che partivano e tornavano ogni stagione questo era il paese dell'anima e della loro nostalgia; dal treno si aprono ancora oggi paesaggi larghi e indimenticabili: la cerchia più alta delle Prealpi, dal contrafforte del Cavallo e del Raut fino al Chiampon di Gemona, il taglio roccioso o severo agli imbocchi del Cellina, del Colvera e del Meduna; dall'altra la pianura aperta e luminosa, bianchi letti di ghiaia rigati da corsi di azzurri corsi d'acqua, dossi verdi cosparsi di frutteti e di boschetti, lindi paesi sottomonte con tante case antiche e recenti, fiorite e abbellite dall'estro di questa gente laboriosa e tenace.

E' il Friuli "di là da l'aga", quello che è meno conosciuto, che ha vissuto la lunga storia anonima e dimessa dei muratori e terrazzieri sparsi in varie parti del mondo.

Nel primo decennio la ferrovia venne servita da sei treni viaggiatori con trazione a vapore, molto frequentati particolarmente nei giorni dei mercati locali e nei momenti dell'emigrazione stagionale; era ben nota la corrente periodica dei "camerieri" di Montereale e di Budoia che raggiungevano gli alberghi di Venezia (ed anche di Milano e della Svizzera), dove poi diventarono anche proprietari di locali e ottimi trattori.

Un treno merci trasportava numerosi carichi di legnami e di foraggi provenienti dalle vallate e il "collettame" delle coltellerie che uscivano dalle operose officine di Maniago; i treni militari delle manovre estive erano diventati, infine, un altro pesante impegno stagionale della linea (e della zona prealpina) fino al conflitto del 1940.

154					Pinzano - Sacile						2-10-55
AT 731 acc. 2.3	AT 733 acc. 2.3	AT 735 acc. 2.3	AT 737 acc. 2.3	AT 739 acc. 2.3	Distanza Km.	Gemona 161 / Casarsa 161 / Udine 56	AT 730 acc. 2.3	AT 732 acc. 2.3	AT 736 acc. 2.3	AT 738 acc. 2.3	AT 740 acc. 2.3
500	720	1045	1510	1820	—	p. Pinzano a.	712	1002	1304	1802	2047
504	724	1049	1514	1824	3	Castelnuovo F.	708	958	1300	1758	2043
509	729	1054	1519	1829	7	Travèsio	704	954	1256	1754	2039
516	736	1101	1526	1836	13	Meduno	658	947	1249	1747	2032
520	740	1105	1530	1840	16	Fanna	654	943	1245	1743	2028
526	746	1111	1536	1846	21	Maniago	649	937	1239	1737	2022
532	757	1117	1542	1852	26	Montereale Val.	643	932	1234	1732	2017
539	759	1124	1549	1859	34	Marsure	635	923	1225	1723	2008
543	803	1128	1553	1903	37	Aviano	630	918	1220	1718	2003
551	811	1136	1601	1911	43	Budòia	622	910	1212	1710	1955
600	820	1145	1610	1920	53	a. Sacile p.	612	900	1202	1700	1945

L'orario del 1955

Fra il '44 e il '45 una parentesi di storia recente ha investito tutto il tracciato della "pedemontana"; in questi mesi essa era diventata la linea del fronte fluttuante della Resistenza.

Alcuni scontri durissimi si svolsero proprio a cavallo della "pedemontana", sui dossi di Pinzano, di Castelnuovo e di Montereale; alla fine della guerra risultarono danneggiati i ponti sul Gercia, sul Cosa e sull'Artugna, lunghi tratti di binario e alcune locomotive fuorviate da frequenti sabotaggi.

Le automotrici ALn 772 assieme alle ALn 56 e 556 sono state le protagoniste del trasporto viaggiatori nel dopoguerra. Una ALn 772 ripresa tra Pinzano e Castelnuovo (foto R. Vecchiet)

Incrocio tra la 685.215 ed una ALn 772 a Pinzano nel 1969 (foto R. Vecchiet)

Le locomotive del Gr 740, coadiuvate dalle Gr 685, furono le protagoniste del trasporto merci fino all'arrivo delle D 345 dopo il terremoto

La 740.108 si rifornisce a Maniago durante la rievocazione storica del 1991 (foto E. Ceron)

Nell'autunno del '45 si riprese l'esercizio su opere provvisorie fino a Castelnuovo; l'anno dopo il treno raggiunse Pinzano e Gemona.
Quella che segue è cronaca recente; proprio sulla "pedemontana" si vivono due momenti economici e sociali del nostro tempo: il periodo del dopo guerra fino al 1965 è quello della nuova emigrazione stagionale e di quella senza ritorno che affolla periodicamente i treni di speranze e di valigie.
E un lungo racconto delle vicende quotidiane ancora da scrivere; un racconto scandito dal tran tran della "littorina" (quelle del 1941 sono rimaste in servizio fino al 1974) che passa fischiando in fondo agli ultimi orti, sotto i dossi boscosi.
Nelle stazioncine della "pedemontana", affollate di spose, di parenti e di bambini, si rinnovano gli abbracci: una pausa della vita, fatta di arrivi e di partenze per la gente del pedemonte friulano.

Lo stesso fenomeno è presente sul ramo orientale della "pedemontana", fra Pinzano e Gemona.
I lavoratori "asins", così chiamati quelli dell'Arzino, vanno a prendere il treno, per la Germania a Pinzano, Flagogna e a Cornino. A Gemona poi il "diretto" della notte li porta su a Monaco in Baviera; al ritorno lo stesso treno li sbarca ancora a Gemona verso la "pedemontana", alle prime luci del mattino, per i ritorni di Natale, di Pasqua e di Ferragosto.
Il secondo periodo è quello recente, dal '65 in avanti; la motorizzazione individuale ha svuotato i treni della "Pedemontana"; l'emigrazione si è andata stabilizzando; i ritorni ferragostani diventano ormai fatti personali vissuti sulle strade più veloci, con diverse prospettive.
Sui treni si affaccia una nuova clientela: sono i pendolari del lavoro e gli studenti sempre più numerosi da alcuni anni che giornalmente si spostano verso i centri di Maniago, di Sacile, con diramazioni verso Pordenone e verso il Veneto.
Se il traffico dei viaggiatori non paga l'esercizio, quello delle merci, a metà degli anni '60, diventa una realtà più concreta.
Le attività produttive e le medie industrie collocate sul ramo occidentale, fra Budoja, Aviano e Maniago, e quello del ramo orientale, in forte crescita fra Maiano ed Osoppo, forniscono nuovi elementi per confermare la validità economica della ferrovia del pedemonte friulano.
Così nel 1967 quando si decide l'amputazione della linea da Casarsa a Pinzano, si salva il tratto superiore, da Pinzano a Gemona; a Pinzano si esegue la saldatura, anche tecnica, fra la pedemontana occidentale e quella orientale.
Intanto il viaggio in treno da Gemona a Sacile, che dura più di un'ora, è ancora un'occasione per spaziare su panorami molto vari, per scoprire paesi, borgate e fabbriche poco conosciuti del nostro arco subalpino.

Cesare Bortotto

Negli ultimi anni sono stati soppressi i tutti i binari di raddoppio nelle stazioni, anche a Pinzano. L'unica stazione che ha mantenuto un secondo binario attivo è Maniago.
Come già detto nel precedente articolo, non c'è più traffico merci. N.d.R.

Le ALn 668 effettuano lo scarso servizio viaggiatori dagli anni '80. Qui vediamo la ALn 668.1233 incrociare il treno storico del DLF di Udine il 19 maggio 1991 (foto E. Ceron) Quest'anno sono entrati in servizio i nuovi Minuetto diesel

L'ultima opera eseguita sulla Pedemontana è stata l'attivazione della fermata di Sacile San Liberale nel 1990 (foto C. Canton)

Il nuovo orario ferroviario 2006

Il tradizione articolo sulle novità dell'orario ferroviario quest'anno viene presentato in forma ridotta e riporta solo le variazioni più significative entrate in vigore l'11 dicembre.

Cominciamo dalla nostra regione.
L'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario 2005/2006 ha presentato alcune novità per il servizio regionale in Friuli Venezia Giulia. Domenica 11 dicembre hanno debuttato ufficialmente i Minuetto diesel (attualmente sono in servizio 3 complessi sui 5 ordinati), che finora erano impiegati per l'istruzione del personale o come sostituti ai Minuetto elettrici. Le giornate di turno sono due e comprendono nelle giornate feriali il primo giorno una coppia di treni tra Trieste e Portogruaro ed il secondo alcune corse tra Portogruaro e Casarsa, mentre nei giorni festivi i complessi sono impiegati sulla linea Sacile-Gemona.
Anche i Minuetto elettrici, anch'essi 3 su 5 ordinati, hanno allargato il loro raggio d'azione sulle linee della regione. In particolare, oltre alla linee Trieste-Udine (via Gorizia e via Cervignano) e Pontebbana, dove già circolavano, ora sono impiegati anche con una coppia di treni tra Udine e Sacile (treni 6002 e 5958) ed effettuano alcune relazioni dirette tra Trieste e Tarvisio (treni 20894, 21012, 6064 e 2837).
L'uso dei Minuetto e delle E 464 (attualmente 8 in servizio) comporta tempi di viaggio inferiori anche di 15 minuti fra Trieste e Udine e di 31 minuti fra Trieste e Tarvisio rispetto ai precedenti servizi.
Sulla Pontebbana si registra un aumento della frequenza pomeridiana dei treni. I treni effettuati con i Minuetto impiegano ora 23 minuti da Udine a Gemona, 35' da Udine a Carnia e un'ora e 12' da Udine a Tarvisio. Sono stati istituiti anche un nuovo treno serale diretto fra Tarvisio e Trieste ed una coppia di treni diretti festivi destinati all'impiego turistico tra Trieste e Tarvisio (l'ex Treno Bianco, ora denominato "Valcanale Express"). La caratteristica del treno del mattino è che viene istradato via circonvallazione di Udine, senza perciò fermare nel capoluogo friulano.
Accogliendo le richieste dei pendolari, sono state istituite nuove relazioni al mattino presto tra Trieste e Sacile con il Minuetto, tra Venezia e Udine e tra Udine e Venezia ed alcuni treni sono stati anticipati o posticipati su tutte le linee.
E' stata inoltre istituita una nuova coppia di InterCity fra Torino e Trieste.
Per quanto riguarda il vicino Veneto orientale, i Minuetto elettrici del deposito di Verona, finora utilizzati prevalentemente sulla linea Verona-Modena, circolano anche sulle linee Treviso-Portogruaro e Venezia-Portogruaro.

Per quanto riguarda i collegamenti nazionali si registra l'istituzione di 12 nuovi Intercity con fermata a Novi Ligure sulla linea Torino-Genova, linea sulla quale è ora garantito il cadenzamento orario: ogni ora c'è un treno IC.
Sulla linea Milano-Bologna-Firenze/Ancona sono stati attivati 14 nuovi Intercity da Milano: 4 per Ancona, 2 per Pescara, 2 per Rimini e 6 per Firenze S.M.N. Tra Milano e Bologna è così garantito il cadenzamento orario con gli IC.
Gli IC 611 e 626 Torino-Venezia sono stati prolungati fino a Trieste.
Gli Eurostar Italia 9461 e 9478 Roma-Vicenza sono diventati Roma-Mestre.
Gli Eurostar Italia 9465/9472 Udine-Napoli, 9463/9476 Venezia-Napoli, 9473 Venezia-Napoli e 9484 Napoli-Bolzano si attestano ora a Roma anziché a Napoli.
Gli Eurostar Italia 9361 e 9362 Roma-Taranto sono stati declassati ad Intercity e prendono i numeri 675 e 676.
Sette treni IC non fermano più a Firenze S.M.N. ma a Firenze Rifredi e Campo Marte. Sono: gli IC 583-596 "Vico", IC 585-592 "Brera", IC 702/3-703/6 "Miramare", IC 591-586 "Partenope", IC 705-704 "Matilde Serao", IC 595-582 "Vesuvio" e IC 709-700 "Canova". Anche gli ES* 9457 e 9458 fermano ora a Campo Marte e Rifredi anziché a Firenze S.M.N..

Con il nuovo orario il servizio ES*link, che prevede l'abbinamento tra treno Eurostar Italia e autobus di lusso, già attivo sui collegamenti Firenze-Siena e Bologna-Ravenna, permette di raggiungere in autobus, in coincidenza con i treni Eurostar Italia, anche Belluno/Bassano del Grappa (da Padova), Taranto (da Bari), Macerata (da Ancona) e, dal 10 aprile al 24 settembre 2006, Piombino (da Firenze) per l'imbarco verso l'Isola d'Elba.
Il servizio è svolto con confortevoli autobus di lusso, dotati di aria condizionata, che offrono la possibilità di connessione Wi-Fi e sistema audio-video.
Per l'utilizzo di questo servizio basta acquistare un unico biglietto Eurostar Italia valido per l'intero percorso treno+autobus se l'autobus è in coincidenza con il treno prescelto. In alternativa è comunque possibile acquistare anche il solo biglietto per il bus. Non è però possibile l'acquisto in modalità ticketless ed a bordo treno.

I collegamenti internazionali con l'Austria vedono la nascita di un nuovo collegamento da e per Praga assicurato dall'Euronight "Allegro Don Giovanni" (Venezia-Vienna/Praga) e l'entrata in funzione di un nuovo collegamento estivo Livorno-Vienna (al posto del Firenze-Vienna) e di un nuovo servizio auto al seguito Ancona-Vienna.
Sulla direttrice Slovenia-Croazia-Ungheria-Romania il treno notte "Venezia" Venezia-Budapest ha cambiato percorso (ora è instradato via Zagabria anziché via Graz) ed accorciato la sua percorrenza di due ore: in questo modo il bacino di traffico croato viene servito anche di notte.
I treni EN 368/369 Napoli-Nizza ora fermano a Roma Ostiense anziché Roma Termini e sono state soppresse le fermate da Pisa a Roma e da Roma a Napoli.
L'EN 358/363 Nizza-Venezia è divenuto un treno con soli posti letto.
Tutti i treni Milano-Parigi fermano a Bardonecchia e Oulx, mentre i treni notturni Roma-Parigi fermano a Firenze Campo Marte anziché a Firenze S.M.N. I treni notturni Venezia-Parigi fermano ora a Milano Centrale anziché a Milano Lambrate.
Nel periodo delle Olimpiadi Invernali 2006, il prossimo febbraio, l'Euronight Salvador Dalì Milano-Barcellona effettuerà una fermata straordinaria a Bardonecchia.

Claudio Canton

Notizie Flash

Friuli

il 26 ottobre il primo treno del mattino diretto da Cividale a Udine ha urtato qualcosa all'ingresso della stazione di Remanzacco. Il personale della FUC in servizio quella mattina ha trovato sui binari i resti di una grossa fioreria in cemento. Qualche vandalo aveva pensato bene di prelevarla da un vicino bar e di metterla sulle rotaie, forse per vedere "l'effetto che fa". Per fortuna il treno stava frenando per fermarsi in stazione e così la bassa velocità ha impedito conseguenze peggiori. Gli unici danni rilevati hanno interessato il cacciapietre dell'automotrice e l'apparato di comando del passaggio a livello, tanto che il treno ha potuto proseguire la sua corsa. Delle indagini sono stati incaricati i carabinieri della locale stazione.
Una curiosità: il giornale locale riportava che i danni hanno interessato "l'appendice schiaccia sassi della motrice". Di sicuro il giornalista, non conoscendo i termini ferroviari, ha compreso male il vocabolo.
Claudio Canton

La sera del 14 novembre è avvenuto un deragliamento nella stazione di Udine. Un treno trainato da una E 405 e composto da carri cechi carichi di auto, proveniente da Tarvisio e diretto a Milano, si è fermato al semaforo del secondo binario con molti vagoni oltre lo scambio inglese che collega questo binario al primo e al terzo vista la sua lunghezza. Al momento della sua partenza è avvenuto uno svio del carro che si trovava sullo scambio, svio che ha coinvolto anche i carri adiacenti; questo carro si è inclinato e quattro Citroen C1 che si trovavano sul suo piano superiore sono piombate sul primo binario.
L'incidente ha anche causato la rottura del cavo che comanda tutto l'apparato scambi, cosicché la stazione è rimasta bloccata per 2 ore, fino alla riparazione del cavo, con pesanti ripercussioni sul traffico. La rimozione dei vagoni incidentati è invece durata tutta la notte, mentre i lavori di ripristino dei binari e di sostituzione dello scambio danneggiato sono proseguiti anche nei giorni successivi.
Si presume che la causa dell'incidente sia dovuta ad un cedimento strutturale del carro o ad un guasto allo scambio (quest'ultima ipotesi però meno attendibile secondo i tecnici).
Claudio Canton

La "nuova" stazione di Udine non piace ai viaggiatori, sembra solo un centro commerciale con neppure tutti i negozi ancora aperti. Viene contestato lo spostamento in posizione decentrata della biglietteria e la sua esigua superficie che crea problemi di affollamento nei momenti di maggior traffico, perché è un passaggio obbligato per chi si reca sul primo binario, essendo sparito il collegamento ai binari dall'atrio. Inoltre viene lamentata la scomparsa del grande tabellone dove erano segnati gli arrivi e le partenze; è stato sostituito da piccole televisioni situate in punti scomodi (all'uscita del sottopassaggio dove la gente che guarda gli orari intralcia il passaggio di chi deve andare a prendere il treno). Anche l'ufficio informazioni non è ben segnalato ed il deposito bagagli, come la sala d'attesa, sono scomparsi.
Claudio Canton

Ferrovie sempre nell'occhio del ciclone: oltre ai soliti cronici ritardi che fanno arrabbiare i pendolari, nonché tutti i viaggiatori, anche altri problemi influenzano la circolazione dei treni. Il 25 ottobre si è guastato il sistema di distanziamento dei treni sulla San Giorgio di Nogaro-Latisana causando rallentamenti nel traffico, mentre il 20 dicembre si è bloccato il sistema di gestione del traffico della stazione della stazione di Venezia S.L., cosicché 9 binari sono rimasti inattivi con la soppressione di molti treni. Anche il tempo (un'abbondante nevicata in Austria il 25 e 26 novembre) ha fatto ritardare anche di 6 ore tutti i treni provenienti dalla vicina nazione. Inoltre le ÖBB hanno fatto bloccare i treni diretti in Austria: così due Ro-La sono rimasti fermi a Tarvisio e a Carnia, dove è dovuta intervenire la protezione civile per aiutare i camionisti rimasti sui treni.
Claudio Canton

Altri due fatti insoliti sono successi alla fine di novembre. Un capotreno è stato aggredito da un passeggero sul treno Udine-Gorizia perché gli aveva contestato l'uso della toilette a treno fermo in stazione.
Due persone hanno invece abbattuto il muro che era stato costruito per impedire l'accesso ad un fabbricato ferroviario in disuso a Udine per poterlo occupare abusivamente. Avevano anche realizzato un allacciamento abusivo alla linea elettrica dell'Enel.
Claudio Canton

La finanziaria 2006 ha tagliato i contributi alle ferrovie, quindi questo sembra preludere ad un taglio di treni e di linee (si tornerà ai rami secchi?). Le linee interessate alla chiusura in regione sarebbero la Pedemontana e la Casarsa-Portogruaro.
Sconcerto in regione perché pur avendo la Pedemontana uno scarso traffico, la Casarsa-Portogruaro invece registra un buon movimento di pendolari. Inoltre la regione fa notare che ha contribuito ad acquistare i Minuetto diesel proprio per queste due linee e che si è sempre parlato di potenziare le due linee. La Sacile-Gemona dovrebbe avere una valorizzazione anche per scopi turistici, mentre la Casarsa-Portogruaro dovrebbe essere elettrificata e raccordata con una bretella in direzione

Le E 405 sono sempre più presenti in Pontebbana. Qui la 038 transita a P.M. Vat trainando il treno dei cereali (foto E. Ceron)

Pordenone alla Udine-Venezia per evitare l'inversione di marcia a Casarsa, in quanto costituirebbe il collegamento dal capoluogo della destra Tagliamento al Corridoio 5.
Claudio Canton

I fatti della Val di Susa hanno riportato alla ribalta anche in regione la TAV. Dopo i rilievi fatti al progetto del tratto Ronchi-Trieste del Corridoio 5, la giunta regionale ha deciso di rivedere il progetto, però mantenendo sempre lo stesso percorso perché pare che anche gli sloveni siano d'accordo con l'ansa di Trieste che agevolerebbe il collegamento con il porto di Capodistria. Ci sono anche alcune contestazioni su tutto il tracciato, ma nessuno ha mai contestato la realizzazione della terza corsia sull'autostrada che ha un impatto più rilevante sul territorio. Altri ribadiscono l'inutilità di questa linea e propongono il potenziamento della ferrovia esistente. Claudio Canton

Il ponte di Tissin a Buia, una delle poche opere rimaste della mai completata linea Udine-Maiano e del quale si è parlato sul numero 35 de **il tender** è stato sottoposto a tutela da parte della direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici. Quindi non sarà demolito e ricostruito con un'altra forma dell'arco. Claudio Canton

La decisione di costruire la funivia da Pontebba a Passo Pramollo ha smosso il mercato immobiliare della prima località. Infatti è aumentata la richiesta di seconde case; perciò la notizia che le FS metteranno in vendita gli appartamenti dei ferrovieri rimasti vuoti dopo la chiusura dello scalo ha creato un notevole interesse. L'ex scalo di Pontebba sarà invece adibito al parcheggio della funivia.
Claudio Canton

Il 4 dicembre è stato attivato il Blocco Conta Assi sulla tratta Casarsa-Basiliano. Proseguono così i lavori di realizzazione del SCC (Sistema Comando e Controllo) della Venezia-Tarvisio, la cui centrale operativa è situata a Mestre. Claudio Canton

Italia

Il 27 novembre è stato attivato il nuovo Apparato Centrale Statico (ACS) della stazione di Padova. La sua attivazione ha comportato due giorni di lavori: il 26 novembre è stato operato sui binari dal 7° all'11°; il 27 su tutto il resto della stazione con la completa soppressione di tutto il traffico.
I treni a lunga percorrenza sulla Venezia-Milano sono stati deviati via Mestre-Treviso-Castelfranco-Vicenza, mentre i convogli in servizio sulla Venezia-Bologna sono stati dirottati via Mestre-Treviso-Castelfranco-Padova. I collegamenti ferroviari soppressi sono stati naturalmente sostituiti da autobus. Le fasi di attivazione dell'ACS hanno visto l'impiego di circa 120 tecnici, 80 di Rete Ferroviaria Italiana e 40 di Alstom.
Questo ACS si inserisce nell'ampio contesto del Sistema di Comando e Controllo (SCC) del traffico ferroviario del bacino veneto centrale e della Pontebbana, il cui Posto centrale si trova a Mestre. Claudio Canton

il 22 dicembre è iniziato il servizio commerciale sulla nuova linea ad Alta-Velocità Roma-Napoli. Per ora è prevista una sola coppia di Eurostar al giorno ed il servizio al pubblico è gratuito fino al 22 gennaio.
L'inaugurazione ufficiale è stata invece rinviata a seguito dell'incidente di Roccasecca. Claudio Canton

La vettura di testa dell'ETR 252 Arlecchino, che è stata esposta (come Settebello) in Piazza del Duomo a Milano da marzo a luglio, fortunatamente senza subire alcun atto di vandalismo, è ritornata alle Officine Magliola di Santhià dove sarà ricongiunta agli altri tre elementi del treno.
Si spera che inizino presto i lavori di restauro di questo mitico elettrotreno. Claudio Canton

Trainwatching

Tra la fine di settembre e l'inizio di ottobre veniva ricoverato a Vat il treno cantiere che eseguiva lavori in linea sulla Pontebbana. Denis Carlutti

Il primo ottobre il treno di Lourdes era composto da 14 vetture e trainato da una E 402. Denis Carlutti

Per alcuni giorni nel mese di ottobre è rimasta in sosta nel piazzale del deposito locomotive di Udine una E 402A in livrea XMPR che presentava il tetto rosso; forse l'officina che l'ha riverniciata aveva finito il verde?
Claudio Canton

Il 6 dicembre era presente nel deposito di Udine la locomotiva E 636.284, che è stata denominata "Camilla" dopo la ricostruzione delle sue cabine e che mantiene ancora la livrea d'origine. Claudio Canton

I treni delle vacanze
(con auto al seguito)

L'EN 287 Capri ripreso a Firenze Campo di Marte il 22 giugno 2005 è trainato dalla E 444.015 (foto S. Bacci)

La E 402B.129 in testa all'Exp 1941 Treno del Sole ripresa a Livorno C.le l'8 agosto 2005 (foto S. Bacci)

Realtà e modellismo
I treni della Pontebbana

I TRENI LEGNAME DAGLI ANNI ’80 AD OGGI - EPOCA IVª E Vª

La composizione reale comprende circa 30 carri trainati da E 626 (3ª e 4ª serie), E 636, E 645 (tutte le serie), E 652 ed E 656 (nelle varie livree).
I carri sono pianali a 2 assi tipo Ks, pianali a 4 assi tipo Rs, Eaos e telonato Kbis.
La composizione modellistica può comprendere 10÷12 carri nella proporzione di un carro telonato, 2 Eaos, 2 pianali a 2 assi, mentre il resto è costituito da pianali a 4 assi.
I carri telonati sono delle SJ, gli Eaos delle ÖBB, MÁV e CSD (poi CD e ZSR), i pianali a 2 assi delle ÖBB, DB, PKP, i pianali a 4 assi delle ÖBB, DB, DR, PKP, MÁV e CSD (poi CD e ZSR).

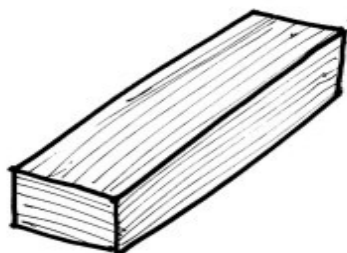
Roco — Laser — Lima, Rivarossi, Roco, Sachsenmodelle, Piko — Roco, Electrotren

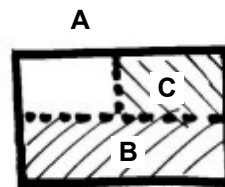
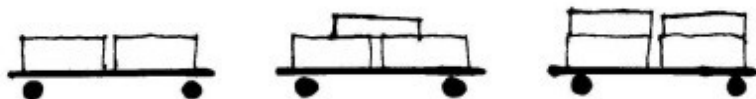
Märklin/Trix — Lima, Rivarossi, Piko, Sachsenmodelle, Kleinmodellbahn, Fleischmann, Jouef

Roco — Roco — Lima, Rivarossi

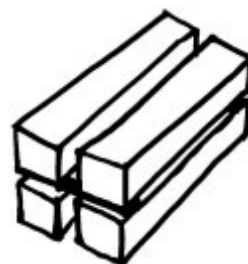
Lima, Rivarossi — Rivarossi

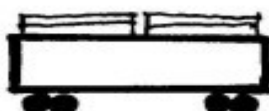
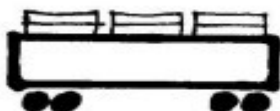
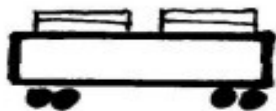
Le stesse case forniscono anche i modelli in livrea XMPR

Come eseguire i carichi

I pacchi caricati sui carri sono generalmente composti da tavole in legno; qualche volte ci sono anche travetti a sezione quadra 10x10 o 15x15 cm.
Le testate del legname sono solitamente dipinte in rosso

I pacchi possono essere interi (tipo A), di metà altezza (tipo B) o di ¼ (tipo C) rispetto agli interi

Esempi di carico

Sui pianali a 2 assi ci possono essere rispettivamente 2 pacchi di tipo A, 2 pacchi di tipo A con sopra 1 di tipo B o 2 pacchi di tipo A con sopra 2 di tipo B

Sui pianali a carrelli ci possono essere, rispettivamente nel sottostante disegno, 3 pacchi di tipo A, 3 pacchi di tipo A e 1 di tipo B, 3 pacchi di tipo A e 2 di tipo B, 3 pacchi di tipo A e 3 di tipo B,

I pianali a carrelli possono essere caricati con 16 pacchi di tipo C. Essi sono posti leggermente distanziati tra loro sia in senso orizzontale che verticale; in quest'ultimo caso sono tenuti distanti da travetti 10x10 in legno

Con le stesse tipologie di carico, i pacchi possono presentarsi quasi completamente coperti con teloni. In genere i pacchi da ¼ sono imballati singolarmente con teli in plastica.

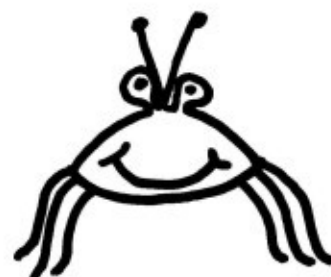
I carri Eaos di solito sono caricati con tronchi con la metodologia indicata nel disegno sottostante secondo la lunghezza dei tronchi; nell'ultimo caso sono caricati alla rinfusa senza però pericolo di caduta. I carri possono essere coperti con teloni nei primi tre casi.

I tronchi possono essere caricati anche sui pianali, ovviamente legati.
In qualche raro caso interi tronchi sono caricati sui pianali a 4 assi.

Nell'attesa della prossima uscita del libro sulla Pontebbana pubblichiamo queste due foto riprese da Stefano Bacci sulla vecchia linea l'8 giugno '99
.

E 636.462 del deposito di Livorno in arrivo a Carnia

E 652.133 (dep. Udine) ed E 652.094 (dep. Verona) appena giunte a Pontebba da Tarvisio con un merci

L'angolo del fuochista

A proposito di parassiti sui treni FS

Cimex Trenitalicus

Un nostro socio è riuscito a fotografare uno dei parassiti che infestavano le carrozze di Trenitalia.
Le cose a quanto pare non sono cambiate rispetto ad un secolo fa, perché l'orario del 1898 consigliava ai passeggeri:

"Non viaggiate: senza una scatola di RAZZIA INSETTICIDA!"

Notiziario della Sezione Appassionati Trasporti del DLF Udine

N° 39 - Anno 10 (N° 4 / 2005)
Allegato al Supplemento N° 1 al N° 1 - Gennaio 2006 di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94
Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, DBC UDINE

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Direttore esecutivo: Marco Miconi
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via Cernaia 2 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine
Fotocopiato in proprio